SUPLEMENTO DE VIAJES Y TURISMO DE PAGINA|12
DOMINGO 5 DE OCTUBRE DE 2008
Turismo 12



En Santa Cruz, una travesía por la Ruta 3 para descubrir el mundo y la vida de la estepa austral.


Sierra Nevada. Miles de pinos en las laderas y manchones de nieve en las montañas.


El paisaje del Lejano Oeste tras las ventanillas del "caballo de hierro".

EE.UU. *Crónica de un viaje en tren por el Far West*

A bordo del "caballo de hierro"

El California Zephyr es un legendario tren que va de Chicago a San Francisco por una de las rutas ferroviarias más bonitas de Estados Unidos. Su recorrido tiene casi cuatro mil kilómetros y atraviesa (en poco más de 51 horas) los estados de Illinois, Iowa, Nebraska, Colorado, Utah, Nevada y California.

TEXTO Y FOTOS:
MARIANA LAFONT

El California Zephyr es una experiencia inolvidable para todo tipo de gente: fanáticos de trenes, historiadores apasionados y exploradores sin prisa. En mi caso, siempre había querido viajar en tren en Estados Unidos, quizá porque todo el mundo me decía que no lo hiciera. La mayoría suele ir en avión porque el país es enorme (¡y lo es!) y no pueden perder tantas horas para ir de un punto a otro. Sin embargo, para "descubrir" un territorio, para explorarlo y conocer su geografía en detalle, lo ideal es ir en tren. Mi experiencia fue hallar "otro Estados Unidos", uno que no tiene tanto apuro y donde el viaje mismo obliga a relacionarse con los demás pasajeros. La gente que se conoce es muy interesante: desde el clásico viajero amante del tren (que sabe el placer que brinda dejarse llevar) hasta alguna señora que nunca subió a un avión. Pero más allá del motivo que nos impulse a pasar más de dos días en un tren, una de las grandes ventajas es no tener que padecer la "psicosis de seguridad" que reina hoy en día en cualquier aeropuerto. Me parecía increíble subir a un medio de transporte de larga distancia sin que nadie me registrara y recordé lo bien que eso se sentía.

DENVER, UNION STATION
Esta hermosa y añeja estación fue erigida en 1881, pero en 1894 fue reconstruida a raíz de un incendio. Sus techos son elevados y en el amplio hall central hay antiguos asientos de madera con altos respaldos. El guarda nos indicó que fuéramos al andén y mientras éste me ayudaba con el equipaje vi que éramos pocos pasajeros. Además, el tren no había llegado de Chicago sino que partía de Denver, ya que habían cancelado el servicio por las grandes inundaciones en Iowa. Para completar un día atípico, el California Zephyr desviaría su recorrido, no iría por las Rocallosas sino por Wyoming, ya que estaban arreglando vías en las montañas. No podía creer que todo esto pasaba justo el día en que había decidido abordar el tren. Pero no era la única desilusionada: una pareja había volado especialmente desde San Francisco para hacer el viaje y ver las Rocallosas. Como nada se podía hacer, me relajé y pensé que en una travesía diferente seguramente algo interesante veríamos. Mientras pensaba esto, arrancó el tren. Eran las 8 y media de la mañana.

En un recorrido normal, el tren trepa los 2816 msnm y atraviesa la Divisoria Continental de Aguas por el túnel Moffat. Al salir se ve el centro invernal Winter Park y la pequeña localidad de Granby, puerta de entrada al Parque Nacional de las Montañas Rocallosas. A partir de allí surge el río Colorado, que nace al pie de este cordón montañoso y recorre más de 2300 kilómetros hasta desembocar en el Golfo de California. El tren acompaña al Colorado durante 380 kilómetros. En ese tramo se ve cómo el inicial angosto curso de agua se transforma en un ancho río luego de pasar los cañones Glenwood y Grand Junction. Una de las mejores etapas del trayecto es la sucesión de los cañones Byers, Gore, Red, Glenwood, De Beque y Ruby. Al llegar al Cañón Ruby, el tren se despide del río Colorado, entra a Utah y continúa hacia el oeste a través del desierto. Una vez más trepa hasta la cima de las montañas Wasatch a 2268 msnm para luego descender y llegar a Provo y Salt Lake City, capital del estado, fundado por los mormones en 1847.

CAMBIO DE RUMBO En este viaje fuera de lo habitual varios nos acomodamos en el coche mirador (con grandes ventanales hasta el techo) para admirar el paisaje. Al dejar Denver ingresamos en una amplia y verde planicie llena de venados, con las Rocallosas a la izquierda. La formación tomó rumbo noroeste e ingresó a la inmensa y alta meseta que es el estado de Wyoming. El cambio fue inmediato, la aridez dominó el panorama durante horas y la monotonía sólo fue interrumpida por algunos búfalos y antílopes pastando en los campos. Sin lugar a dudas estábamos atravesando el estado menos poblado de Estados Unidos. A la hora del almuerzo fui al coche comedor y comprobé que los pasajeros seguían decepcionados (en especial cuando miraban a través de la ventanilla). De repente apareció un enorme y corpulento camarero que se hacía llamar "Mr B". Pese a su intimidante presencia era muy cordial y en minutos hizo reír a todos. Estábamos comiendo cuando, con voz seria y profunda, Mr B dijo: "Atención por favor, miren a su izquierda e *imaginen* el hermoso río Colorado corriendo a través de las Montañas Rocallosas" (cuando en realidad no había otra cosa más que una chata y desértica llanura). Luego pasamos entre medio de dos interminables trenes de carga (de los muchos que pasaríamos durante todo el viaje) y Mr B dijo: "Ahora estamos atravesando el Gran Cañón".

Green River fue la primera parada donde nos permitieron bajar, ya que había que esperar operarios que debían sumarse al tren. En medio de un seco e intenso calor caminé hasta la locomotora, luego fui hasta el último coche y le pedí a un pasajero que me sacara una foto junto al tren. Su nombre era Mark y gracias a él mi percepción del viaje se transformó totalmente. Este apasionado de la historia sabía del cambio

UN POCO DE HISTORIA

La escasez de combustible para autos durante la Segunda Guerra Mundial hizo que el transporte ferroviario de pasajeros diera un gran salto. Cada tramo del California Zephyr era de una compañía distinta: Chicago, Burlington and Quince Railroad, Rio Grande Western Railroad y Western Pacific Railroad. Se inauguró el 19 de marzo de 1949 y el tren fue un éxito hasta que en los '60 la actividad ferroviaria decayó. El California Zephyr hizo su último viaje el 22 de marzo de 1970. Con aviones y autopistas, el servicio terminó de derrumbarse y las compañías no querían continuarlo. Así nació Amtrak (contracción de American Track) en 1971 y 20 de las 26 empresas ferroviarias le cedieron sus servicios de pasajeros. A partir de la "era Amtrak" apareció el San Francisco Zephyr y recién en 1983 Amtrak volvió a operar el "nuevo" California Zephyr. Su ruta es un híbrido entre la original y la del San Francisco Zephyr. Y desde el año 2000 la frecuencia volvió a ser diaria.



La terminal de Denver, Union Station, donde el tren inicia su marcha a San Francisco.

de recorrido y había viajado expresamente para hacer el tramo Denver-Salt Lake City a través de Wyoming. Así supe que este recorrido era muy especial históricamente y que muy pocas veces al año se hace para pasajeros. Mark me explicó que viajábamos por el trazado del primer ferrocarril transcontinental, es decir, la primera línea que unió el este y el oeste de Estados Unidos yendo de la ciudad de Omaha (en el este, en Nebraska) a Sacramento (en el oeste, California). Este tren (la mayor proeza tecnológica estadounidense del siglo XIX) fue un cambio revolucionario en el Viejo Oeste y su construcción requirió enormes hazañas de ingeniería. Las compañías involucradas fueron la Union Pacific (con 1749 km de vías) y la Central Pacific (con 1110 km). Para semejante empresa trabajaron miles de inmigrantes (chinos en su mayoría). En Sierra Nevada las obras se complicaron y fue necesario construir túneles, lo cual dilató la tarea. Por su parte, la Union Pacific avanzó más rápido por las llanuras, pero al entrar en territorio indio todo se retrasó. Los nativos veían en el ferrocarril una violación de sus tratados con Estados Unidos y querían impedir el inevitable avance del "caballo de hierro" (así llamaban al tren).

DE SALT LAKE CITY A LA VERDE CALIFORNIA Las horas volaron y el tren ya había entrado en las rojizas tierras de Utah. Al pasar Echo Canyon descendimos hasta ver las Montañas Wasatch (uno de los límites naturales del Valle de Salt Lake), luego Weber Canyon con una espléndida vista del río homónimo y finalmente entramos en el valle y cuna de los mormones. Al ir por Wyoming, el terreno plano hizo que el tren fuera más rápido y llegamos tres horas antes de lo estipulado, tiempo suficiente para una breve visita a la ciudad. Pasadas las 23 horas, el California Zephyr se puso en movimiento y atravesó el largo puente que cruza el lago salado iluminado por una gran luna llena. Mientras dormíamos entró al desierto de Nevada, donde permaneció hasta la mañana siguiente. Al despertar, el tren estaba parado en Winnemucca y, si bien ya era de día, el paisaje era monótono y todo el pasaje seguía durmiendo.

Al pasar Reno, frontera con California, todo cambió en minutos y el verde se apoderó del terreno. Al entrar a Sierra Nevada miles de pinos invadieron las laderas mientras manchones de nieve coronaban las montañas. Una sucesión de curvas y túneles nos entretuvo por largo rato con excelentes vistas del tren y la locomotora. Llegamos al Blue Canyon, luego al río Truckee, donde se podía ver la interestatal 80 y, por último, un hermoso espejo de aguas azules, el lago Donner. El paisaje siguió igual hasta el Valle de Sacramento, la parte norte del Valle Central de California. En este valle de 600 kilómetros de largo se concentra la mayor parte de la agricultura del estado. No bien dejamos la estación de Sacramento cruzamos el puente que atraviesa el impresionante río que da nombre a la capital de California. Al llegar a la bahía de Suisun (brazo norte de la bahía de San Francisco, donde desembocan el Sacramento y el río San Joaquín) vimos viejos barcos abandonados de la Segunda Guerra Mundial. Continuamos por el estrecho de Carquinez hasta la penúltima estación, Martínez, ubicada en el extremo sur del estrecho. La ansiedad por llegar se sentía en el aire, pero la intrincada geografía de las bahías y el mar era un espectáculo imperdible. El último tramo lo hicimos paralelos al mar, en medio de la neblina típica del verano en San Francisco y vislumbrando las siluetas de los puentes colgantes. Finalmente paró en Emeryville y todos nos saludamos con alegría: ¡habíamos llegado a la meta!


El trazado de la vía férrea demandó grandes obras de ingeniería.

Noticiero

Gestión ecológica en Cataratas

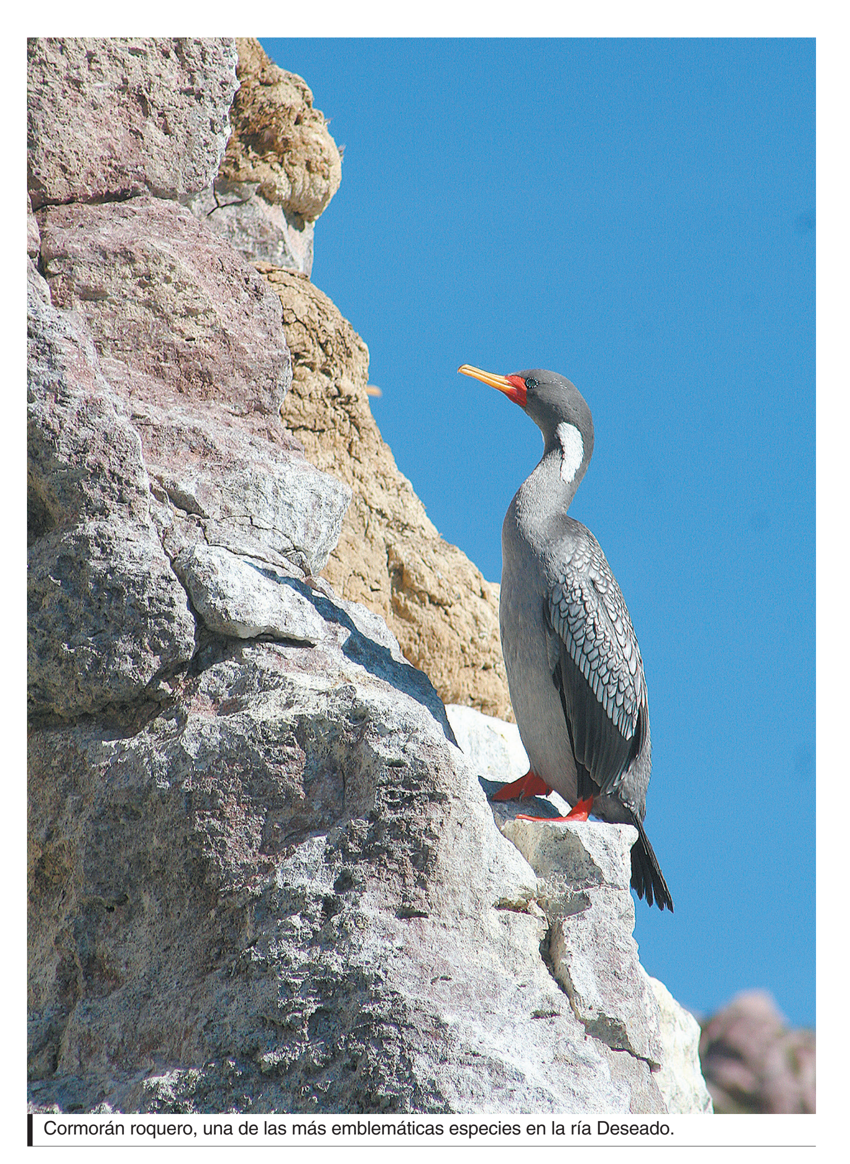
Iguazú Argentina, la empresa responsable del funcionamiento operativo del área Cataratas del Parque Nacional Iguazú, recibió el miércoles pasado, en la Secretaría de Turismo de la Nación, la certificación del sistema de gestión ambiental. Dicho sistema responde a normas internacionales que establecen un estándar de calidad por el cuidado del medio ambiente. Cabe señalar que, con esa certificación, la empresa se convirtió en la única prestadora de servicios de un parque nacional en Sudamérica en alcanzar ese reconocimiento. Entre las medidas que aplicó la empresa para la preservación del entorno se destacan un programa de gestión de residuos, pasarelas de piso de *grating* que permiten el paso de luz y agua, el tren ecológico impulsado a gas, y el uso de productos de limpieza y mecánicos biodegradables.

Dos noches en Mansión del Bosque

En Villa Gesell, la Mansión del Bosque, Hotel, Spa & Resort ofrece un programa de dos noches con una tarifa de $ 500 por persona en base doble que incluye desayuno buffet y almuerzo o cena (sin bebidas), y el uso de la piscina cubierta climatizada, el gimnasio y el spa (sauna, ducha escocesa, baño finlandés). Más información: www.lamansiondelbosque.com.ar - información@lamansiondelbosque.com.ar - Tel.: 02255-479555/9655, int. 102, 601. Fax: int. 232.

Fin de semana en la Oktoberfest

Fotoescape propone una salida para el fin de semana del 10 al 12 de octubre para visitar las localidades cordobesas de La Cumbrecita y Villa General Belgrano y asistir a la famosa fiesta de la cerveza Oktoberfest. El precio es de $ 662 por persona en base doble y no incluye el micro desde Buenos Aires. Más información en www.fotoescape.com.ar


Cormorán roquero, una de las más emblemáticas especies en la ría Deseado.


Cañadón Torcido: las aguas turquesas de la ría Deseado, entre las paredes de piedra volcánica.


Las juguetonas toninas overas se avistan con facilidad en la bahía de San Julián.


En la ría Deseado, la Isla Larga es un apostade

TEXTO Y FOTOS DE GRACIELA CUTULI

SANTA CRUZ *Costa Patagónica*

Travesía por la Ru

La Ruta 3 es el eje vertical de la Patagonia, sobre su lado atlántico. Seguir su extenso trazado a lo largo de la provincia de Santa Cruz es una auténtica "invitación al viaje", una zambullida en el mundo de desierto y naturaleza que fascinó a Darwin.

Alcanzan los dedos de la mano para contar las más emblemáticas rutas argentinas: la Ruta 2, que ha llevado a millones de personas a sus primeras vacaciones en la costa; las rutas 12 y 14, que encierran el brazo del mapa levantado hacia el nordeste; la 40, verdadera columna vertebral a lo largo de la cordillera; y la Ruta 3, que pone su número cero en el Congreso y concluye miles de kilómetros más al sur, al borde de las aguas de la bahía Lapataia.

En la provincia de Santa Cruz, su último tramo continental, la Ruta 3 es el eje vial que une Caleta Olivia con Río Gallegos, casi siempre siguiendo la línea de la costa, aunque a veces se aleja del mar para seguir un trazado rectilíneo, como apurada en acelerar una travesía tan larga como mítica por sus distancias, paisajes e historia. Pero, más allá de las frías líneas de los mapas, en Santa Cruz la Ruta 3 es la puerta entreabierta hacia una aventura increíble donde se unen la naturaleza, la fauna y la prehistoria geológica.

EN TIERRAS DESOLADAS, UN PUERTO DESEADO Pocos lugares pueden enorgullecerse de tanto linaje como Puerto Deseado, cuya ría de aguas turquesas fue surcada por los barcos de Magallanes y los científicos de la expedición de Darwin. La ciudad es pequeña, una clásica ciudad patagónica que mira hacia el océano y se protege de los vientos, pero tiene un lugar de privilegio por su extraordinario despliegue de fauna y la fascinación de sus paisajes distantes, modelados por el viento y los volcanes. En verdad, para llegar hay que desviarse de la Ruta 3 y tomar unos 130 kilómetros hacia el sudeste por la RN 281, pero es un punto insoslayable del itinerario y uno de los sitios más fotogénicos de la Patagonia austral.

En 1834, estas regiones desoladas atrajeron la atención de Charles Darwin, durante su recorrida por Sudamérica: en su travesía por esta parte de la costa patagónica, el científico y su expedición llegaron hasta el paraje donde se divisa el fin de la ría y el comienzo del río Deseado, dos hitos señalados en el relieve por grandes hondonadas erizadas de rocas volcánicas, donde las curvas del río parecen finamente dibujadas por una mano de artista. "No creo haber visto jamás un lugar que parezca más aislado del mundo que esta grieta entre las rocas en medio de la inmensa llanura", escribió Darwin en su relato del viaje, y así dio comienzo al mito.

Estos miradores son uno de los grandes atractivos para los turistas extranjeros que llegan a la Patagonia siguiendo las huellas del científico británico: recuerdan los guías locales que hace cuatro años, cuando el gigantesco crucero "Discovery" ancló por primera vez en Puerto Deseado, los miradores fueron una de las excursiones favoritas de los viajeros, casi todos norteamericanos, que hasta recibieron un certificado conmemorando su paso por el lugar.

EL RIO DE AGUA MARINA
Puerto Deseado está a orillas de un fenómeno prácticamente único en Sudamérica: la ría Deseado, que se formó cuando el río del mismo nombre cambió su vertiente hacia el Pacífico, abandonó su lecho y este cauce fue invadido por el mar. El mapa, entonces, lo muestra con la silueta de un río, pero el agua y la vida que fluye a su alrededor revelan que se trata de agua marina. Hoy, la ciudad tiene la gran ventaja de ser uno de los pocos lugares de la Patagonia donde el avistaje de fauna no requiere recorrer grandes distancias: aquí basta subirse

DATOS UTILES

■ **Cómo llegar.** El aeropuerto más cercano a Puerto Deseado es el de Comodoro Rivadavia, en Chubut. Hay vuelos desde Buenos Aires a partir de $ 460 (sólo ida). En micro, el mismo tramo se recorre a partir de $ 270. Luego hay que seguir por tierra, en auto o en micro, por las distintas localidades: Puerto San Julián, Piedrabuena y Río Gallegos.

Parte de las excursiones requieren movilizarse en vehículos 4x4 o en caminos de ripio; también hay que estar siempre bien provisto de combustible, ya que hay largos tramos sin estaciones de servicio. Conviene llevar prismáticos para el avistaje de aves y proteger las cámaras fotográficas del viento y el polvillo.

■ **Excursiones en Puerto Deseado.** Los Vikingos (www.losvikingos.com.ar), Cistours (www.cistours.com.ar) y Darwin Expeditions (www.darwin-expeditions.com) ofrecen distintas expediciones y excursiones por la región. La navegación por la ría dura alrededor de tres horas y recorre los principales lugares de avistaje de aves, apostadero de lobos y pingüineras. Se parte de una base de $ 90 para las excursiones náuticas por la ría; $ 250 para los Miradores de Darwin (seis horas de duración); $ 220 para la navegación hacia la Isla Pingüino (avistaje de pingüinos de penacho amarillo, a partir de mediados de octubre).

■ **Navegación en Puerto San Julián.** Pinocho Excursiones realiza la excursión por la bahía hasta la Isla Justicia, donde fueron ejecutados dos hombres de la expedición de Magallanes. Se ven toninas overas, pingüinos de Magallanes, ostreros, gaviotas, cormoranes y palomas antárticas. La travesía dura unas dos horas. www.pinochoexcursiones.com.ar

■ **Bosque Petrificado.** Sólo se puede ingresar con guía. Pronto pasará a ser un Parque Nacional (las tierras ya fueron cedidas a la Nación con ese fin). Se visita de 8 a 20 (confirmar horarios en Jaramillo), no se permite pernoctar en el lugar y la entrada es gratuita.



ero de lobos marinos de un pelo.



Miradores Darwin: el fin de la ría Deseado desde el mirador que fascinó al naturalista inglés.

uta 3

a las lanchas que recorren la ría Deseado para tener la posibilidad, en no más de dos horas, de avistar pingüinos de Magallanes, cuatro especies de cormoranes –gris, imperial, roquero y de cuello negro–, lobos marinos de un pelo, palomas antárticas, ostreros y, con un poco de suerte, toninas overas. La gran estrella es el pingüino de penacho amarillo, que habita en la Isla Pingüino, a unos 20 kilómetros de la costa: pero mientras sus primos de Magallanes ya llegaron y están en plena preparación de sus nidos, a ellos se los espera recién para mediados de octubre. A diferencia de lo que ocurre en otras reservas naturales más sometidas a la presión turística, aquí todavía es posible bajarse a tomar sol en una isla minúscula habitada sólo por pingüinos, sin cercos, ni gente, como si fuera la primera visita a un mundo aún en estado virgen. Al terminar la navegación, concentrada en seis puntos principales –la desembocadura de la ría, la pingüinera de la Isla Chaffers, la barranca de cormoranes de la Isla Elena, la lobería de Isla Larga, el Cañadón Torcido y la Isla de los Pájaros–, se regresa al puerto, justo enfrente de Puerto Deseado, donde una solitaria boya roja indica el lugar exacto donde yacen, allá en el fondo, los restos de la corbeta “Swift”, hundida en un naufragio a fines del siglo XVIII.

EL ASOMBROSO BOSQUE PETRIFICADO Para seguir hacia el sur por la Ruta 3, primero hay que regresar hasta Fitz Roy, aquel pueblito del film *Historias mínimas* donde el viejito capaz de mover las orejas emprendía su solitaria travesía en busca del Malacara, el perro que había sido la voz de su conciencia. Fitz Roy se encuentra a su vez a pocos kilómetros de Jaramillo, uno de los epicentros de las huelgas de 1921 que se evocan en *La Patagonia rebelde*, y es también el punto de partida hacia uno de los sitios más asombrosos que puede deparar esta región: el Monumento Natural Bosque Petrificado. El trayecto lleva unos 150 kilómetros desde Puerto Deseado, y desde Jaramillo unos 140 kilómetros más, con un último tramo de ripio: una auténtica odisea hacia el corazón mismo de la meseta patagónica, cuya silueta elevada y plana se divisa en el horizonte exactamente como si hubiera sido dibujada para ejemplificarla en un manual infantil.

Ni hay que decir que antes de emprender la travesía, como a lo largo de toda la porción santacruceña de la Ruta 3, hay que asegurarse de llevar combustible, agua y provisiones suficientes: en todo este tramo sólo una pequeña proveeduría, poco antes de ingresar al bosque, puede auxiliar al viajero en apuros. Por lo demás, la única compañía es el paisaje, solitario e infinito, como si nada quisiera interponerse en la amistad de la estepa y el viento.

La recorrida de los senderos habilitados en el bosque petrificado lleva alrededor de dos horas: se puede optar entre un recorrido corto de 620 metros, o uno más largo de unos 2 mil metros, que sólo se pueden transitar siguiendo los pasos de los guías y observando estrictas reglas de conservación. La superficie total del área protegida, de unas 50 mil hectáreas, alberga muchas más maravillas de las que están a la vista: pero con lo que se ve alcanza y sobra para asombrarse.

La zona del bosque es un gran bajo, que hace unos 150 millones de años quedó cubierto por las cenizas de las erupciones volcánicas. Por entonces, la temperatura promedio rondaba los 60 grados, y los troncos que formaban el bosque alcanzaban entre 100 y 130 metros de altura, con diámetros de hasta dos y tres metros; hoy son los troncos petrificados más grandes del mundo. Asombra verlos a la distancia, como colosos tendidos en el suelo, congelados en el tiempo y partidos lentamente por los efectos de la erosión y la meteorización. Pero el tiempo no impide que se vean –como si hubieran estado vivos hasta ayer– los detalles de la corteza, los nudos, los anillos que indican la edad de estas antiquísimas coníferas, probablemente parientes de las araucarias que pueblan la cordillera. El tronco más largo de los que se conservan –y bastante quedó, pese a la depredación feroz que sufrió el bosque antes de ser declarado Monumento Natural– tiene unos 35 metros de largo y está en parte cristalizado, gracias al mismo proceso que forma piedras semipreciosas como el ópalo. Lo que aún no se ve, salvo esporádicamente y aún enterrados, son los numerosos troncos parados que hay en el bosque, que podrán apreciarse probablemente a partir del año próximo, gracias a la apertura de un nuevo sendero.

LAS PLAYAS DE SAN JULIAN El siguiente punto de este viaje por el corazón de la tierra santacruceña es

>>>

CABO BLANCO

Recorriendo la meseta patagónica hacia el norte de Puerto Deseado, unos 80 kilómetros a lo largo de parajes desérticos sólo cruzados por los alambrados de las estancias –además de manadas de ovejas merino, ñandúes y guanacos tan gráciles como huidizos–, se llega a la reserva de Cabo Blanco. El cabo, dominado por el aroma del mar y la espuma que golpea sin pausa contra las afloraciones rocosas de pórfido, está unido al territorio continental por un tómbolo (o acumulación de sedimentos) coronado por un faro. Hasta 1943 había aquí unas 500 personas, que vivían de la explotación de la salina cercana: cuando cerró, la zona fue quedando desierta. Desaparecieron las precarias casitas, y florecieron los matorrales de calafate, en tanto sólo un puñado de marinos vive durante todo el año y vigila las costas y los farallones donde descansan cormoranes y lobos marinos de dos pelos. Mientras tanto, desde el pie mismo del faro se pueden ver las piruetas de los delfines australes.


Farallones y afloraciones de pórfido volcánico marcan el paisaje marítimo de Cabo Blanco.

>>>

Puerto San Julián. Una vez más hay que tomar la Ruta 3, eje del viaje, en Jaramillo/Fitz Roy y con rumbo sur: son 255 kilómetros, decenas de ellos de rectas interminables, como si la ruta fuera una larga cinta gris desplegada en un paisaje apenas matizado por las sempiternas matas de coirón. Basta llegar por el circuito costero para enamorarse de las playas de San Julián, esas típicas playas patagónicas con acantilados formados por la acumulación lenta pero constante de fósiles y sedimentos marinos, a lo largo de 60 millones de años. La Mina, Los Caracoles, Cabo Curioso: cada una de las playas de la bahía San Julián rivaliza en el azul de las aguas, el rosado de los caracoles, el blanco de la espuma. Por momentos, gracias a un sol que brilla con intensidad y el viento que amaina hasta transformarse apenas en una brisa suave, el paisaje parece mediterráneo.

Tal vez esta ilusión haya engañado también a los hombres de la expedición de Hernando de Magallanes, que en su épico intento de circunnavegar el globo llegaron a las costas de San Julián el 31 de marzo de 1520. Allí celebraron la primera misa en territorio argentino, y poco después se dividieron en un violento motín que costó varias vidas y destierros. Magallanes saldría airoso: aún estaba por descubrir el estrecho que lleva su nombre, entre el último extremo de la Argentina continental y Tierra del Fuego, antes de morir en las Molucas, tras haber cumplido el sueño de Cristóbal Colón de llegar a las Indias navegando hacia el oeste. La reconstrucción de su aventura se puede escuchar en la "Nao Victoria", réplica a escala idéntica de la nave capitana de Magallanes, anclada en la orilla del centro de San Julián: un espectáculo de luz y sonido, ayudado por las figuras de los principales personajes de la expedición, invita a embarcarse en un viaje en el tiempo que permite comprender en su cabal dimensión la hazaña del navegante portugués.

Además de su historia –la antigua y la reciente, porque Puerto San Julián fue clave en la Guerra de Malvinas (además, varias locaciones fueron utilizadas en las recreaciones cinematográficas del conflicto)–, esta bahía espléndida también es un santuario de fauna marina. Una navegación por las aguas de la bahía, las playas y los parajes del circuito costero, que forman un área protegida, abre los ojos hacia la riqueza de la fauna: como en Puerto Deseado, se ven islas de pingüinos Magallanes, cormoranes, palomas antárticas, ostreros de flamígero pico rojo y lobos marinos. Pero la gran estrella, la que nunca falta a la cita, es la tonina overa: este "delfín del fin del mundo", de color blanco y negro, es la figura más buscada por los fotógrafos y visitantes que navegan las aguas de San Julián. Juguetona, pasa raudamente de un lado a otro de la embarcación, y a veces la sigue a proa o a popa saltando con la agilidad de una bailarina: a partir de septiembre y hasta marzo se las ve con frecuencia, a veces muy cerca de la ciudad o desde el paseo costero, otras veces más cerca de las pingüineras y apostaderos de lobos. Durante un paseo, siempre habrá ocasión de verla y llevarse el recuerdo de su alegría y su silueta bicolor emergiendo de las azules aguas de la bahía.

PUNTA DE RIEL Después de San Julián, la Ruta 3 pone rumbo nuevamente hacia el sur, para terminar el viaje y agotar la ruta costera de la Argentina continental. Es el último tramo, la última exploración de la estepa, con una escala en Comandante Luis Piedrabuena para conocer la casa histórica del marino que recorrió milla a milla las costas e islas de la Patagonia, defendiendo la soberanía y auxiliando a los numerosos náufragos que se cobraban los mares embravecidos. Finalmente, sólo quedan por recorrer los 230 kilómetros que separan Piedrabuena de Río Gallegos, y mirar hacia el norte para evocar los 720 kilómetros que quedaron atrás, desde el comienzo de este largo itinerario en la ya lejana Puerto Deseado. Es el momento, al cerrar las valijas y volver a mirar las últimas fotos, de evocar las palabras de Shelley, que también evoca Darwin en su diario de viaje: "Nadie puede decirlo... todo ahora parece eterno / el desierto tiene una lengua misteriosa / que sugiere terribles dudas".

Leandro Teysseire


Una toma imperdible: las gaviotas parecen aplaudir el colosal salto de la ballena.

CHUBUT *En la península*

Juegos

Ballenas, lobos marinos, arena y viento. Puerto Madryn, en la provincia de Chubut, es la puerta a la increíble fauna marina. Desde allí, a unas dos horas de viaje en auto, se llega a Puerto Pirámides, donde lo único que hay que hacer es agudizar los sentidos y ser un observador privilegiado de un espectáculo irrepetible.

POR MERCEDES LOPEZ SAN MIGUEL

Luego de un largo camino de ripio (sin nada más que piedras y manojos de paja brava a los costados) que pasa por El Doradillo, está la Península de Valdés, a 200 kilómetros de Puerto Madryn. El viaje pedregoso conduce a hermosas playas vírgenes con acantilados y un océano de un azul intenso. Tan sólo poder observar los paisajes de arenas claras y el agua golpeando contra las rocas es un espectáculo para disfrutar.

La playa de Las Canteras, a unos 20 kilómetros de Madryn, cuenta con una de las mejores vistas abiertas de la zona: sobre el horizonte, entre las aguas tranquilas sobresalen unos chorritos de agua que indican que las ballenas están ahí y despiertas. Las ballenas no duermen más que 20 minutos porque tienen una respiración voluntaria y siempre una parte del cerebro debe mantenerse activa. Aparecen y desaparecen del agua con sus piruetas. Mueven las aletas como saludando. De repente, una mancha blanca como una línea peatonal se destaca sobre el negro: "La ballena está panza para arriba", explica el guía.


Las amigables ballenas se acercan a la embarcación colmada de turistas.


Un saludo con la aleta antes de sumergirse. Al fondo, la costa de Puerto Pirámides.

de las maravillas

de ballenas

El observatorio de Punta Flecha también permite apreciar una vista panorámica del lugar y descubrir sus sorpresas poniendo una moneda en el telescopio.

AVISTAJE MAR ADENTRO
Arribar a Puerto Pirámides, en la Península de Valdés, es transportarse a otro tiempo. Un pequeño pueblito de pescadores tiene el mayor atractivo turístico: el avistaje de ballenas. La aventura se puede hacer si el viento lo permite y se puede optar entre una embarcación pequeña o un gomón (100 o 180 pesos respectivamente).

Cuando la embarcación se adentra en el mar se vuelve frágil, como un barquito de papel, y los saltos sobre el oleaje provocan cierta inquietud en el grupo de turistas a bordo: unas 30 personas que ven el espectáculo de pie y con salvavidas. De pronto el motor se detiene. Es cuando el sonido inconfundible de estos mamíferos –como una respiración áspera y profunda– pone a todos en estado de excitación y atención permanente. Algunas ballenas se acercan con su imponente tamaño y callosidades en la piel, como unas verrugas grandes y feas. La ballena franca mide unos 17 metros de largo (5 metros solo de cola). Tiene la particularidad de que ve con un ojo primero y después con el otro, como los pájaros. Ellas hacen avistaje de seres humanos.

Steve, el guía de la excursión, oriundo de Texas, asegura que los animales son inofensivos. Como si hubiera escuchado sus palabras, una ballena pasó en ese instante por debajo del barquito suscitando suspiros y gritos de emoción. El guía también informa que aunque la caza no está permitida, las ballenas son muy codiciadas. “Finlandia, Noruega y Japón cazan ballenas de forma clandestina. Una ballena adulta tiene un valor en el mercado de casi un millón de dólares (por el hueso, la carne, la grasa)”, afirma.

Durante el paseo, que dura una hora y media, el guía comenta que “las ballenas no siempre son receptivas. Cuando no quieren que las molestemos, nos vamos. Otra veces están tan curiosas que se apoyan en el barco”. Por suerte, esta vez así lo hicieron.

PUNTA LOMA Por el camino de ripio en dirección contraria a El Doradillo (hacia el sur) se accede a Punta Loma, donde hay una lobería, a unos 15 kilómetros del centro de Madryn. En el camino, playa Paraná es donde se practica buceo. Dicen los lugareños que el buceo al lado de las ballenas está prohibido, pero que la norma no se cumple es una verdad a toda voz. Hasta un locutor de un programa de radio le preguntó a una chica cómo había sido la experiencia de bucear con ballenas. “Impresionante”, dice la joven, y se queda sin palabras.

Si a causa de la marea alta se encuentra con la advertencia de que no vaya a Punta Loma porque no encontrará lobos, vaya lo mismo, sacará una preciosa postal. Y siempre habrá algún lobo marino rezagado que nada hasta un acantilado, donde golpean fuertemente las olas. En tierra firme descansan unos cormoranes de cuello negro, las aves típicas del lugar, como lo son también las garzas, las gaviotas y los flamencos. Y hablando de aves, vale la pena recordar que pronto la costa chubutense comienza a poblarse de pingüinos.

EN LA CIUDAD DE MADRYN

Desde la costa de la ciudad, a lo largo de la avenida Roca (la misma que se convierte en camino de ripio), se pueden apreciar las ballenas dejando ver sus colas en forma de V. Puerto Madryn, de 90 mil habitantes, ofrece un variado consumo: casas de té, negocios chic, un cine teatro, casinos y discotecas. El abadejo es un plato local imperdible, servido en el restaurante La Barra, frente a la costanera. Vaya temprano para conseguir un buen lugar y tendrá una vista privilegiada de los mamíferos.

El Museo de Oceanografía, ubicado en el centro de Madryn, entre las calles Menéndez y García, es un paseo recomendable. En una de las salas de la casa reciclada de principios de siglo XX se proyectan documentales sobre especies de fauna marina, no siempre tan amigables como las ballenas. Tal es el caso de la orca, también llamada (con razón) “ballena asesina”.

En otra de las salas se exhibe una muestra de los siglos XVI y XVII que testimonia los cambios que provocó la colonización en la población y la naturaleza de la Patagonia. Los rostros de los tehuelches y mapuches que desaparecieron, que ya no se ven por la ciudad de Madryn por culpa del genocidio, interpelan al visitante. En 1880, Julio A. Roca dijo: “Sellaremos con sangre y fundiremos con sable de una vez y para siempre esta nacionalidad argentina”.

Noticiero

Esquel en Expo Patagonia

Una rodaja de alerce de 700 años y 90 kilos de peso es el corazón del stand de Esquel en Expo Patagonia. El alerce es una especie arbórea de las más longevas del mundo, que crece un milímetro de diámetro cada 12 meses, y el Parque Nacional cercano a Esquel conserva ejemplares que superan los 2 mil años. Los anillos de la rodaja que se verán en el stand de Esquel permiten descubrir las huellas del tiempo. Por primera vez, el guardaparques Darío Romiti estará disponible para responder todas las consultas vinculadas con el Parque Nacional Los Alerces y otros atractivos naturales de la comarca andina. Personal de la Secretaría de Turismo de Esquel también estará disponible para brindar la información que el viajero necesita para planificar un viaje.

La Argentina en el exterior

Destino Argentina realizó el sexto encuentro de su ciclo anual de conferencias, durante el cual el secretario ejecutivo del Instituto Nacional de Promoción Turística (Inprotur), Miguel Angel Cuberos, presentó los resultados de lo llevado a cabo por la entidad en el transcurso del año y los lineamientos del plan de trabajo para 2009. “Entre otras herramientas usamos las estadísticas que nos brindan los países para poder evaluar, reconocer y detectar nuevos y potenciales mercados. Entre éstos se encuentran hoy Rusia y Sudáfrica”, dijeron fuentes de la entidad, que seguirá trabajando para desarrollar la promoción turística de la Argentina en el exterior.

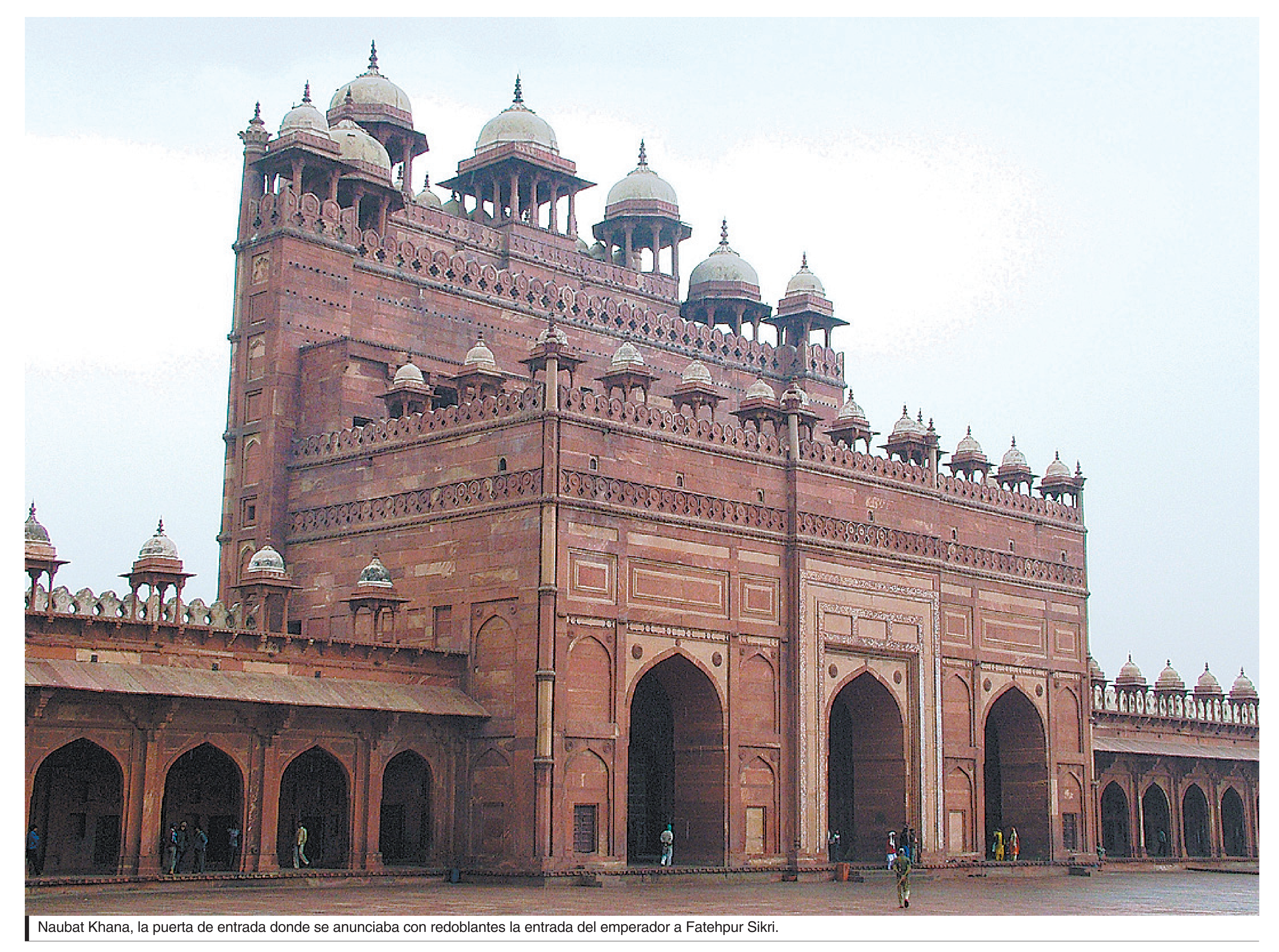
POR PABLO DONADIO

En el patio algunos fieles se resguardan del sol en las *hujra*, los sacros espacios para la oración. Y cuentan que hay quienes desaparecen entre lápidas e incontables puertas laterales, buscando aquella que según la leyenda conduce mediante pasadizos hasta Pakistán y Delhi.

En lo alto del cerro y ungidas de misterio se sostienen las ruinas de Fatehpur Sikri, la perfecta ciudadela que fue la capital del Imperio Mongol durante un breve período. Su fugaz historia está unida a su creador, el emperador Akbar, que trasladó su corte hasta la colina del Sikri como ofrenda al santo Shaikh Salim Christi. A unos 40 kilómetros de la ciudad hindú de Agra, en el estado de Uttar Pradesh, Akbar erigió su complejo palaciego. Pero tan sólo diecisiete años después la señorial Fatehpur fue abandonada y pasó al olvido.

HOMBRE DE PALABRA Apenas 13 años tenía Akbar cuando llegó al trono de un reino fuerte, heredado de su padre y su abuelo, que convirtieron a Agra en una gran capital. Su juventud, pese a lo que se creía, sirvió para reafirmarla y unificar más el imperio producto de las riquezas que los triunfos militares aportaban. A partir de allí se vivió un extenso período de paz, que generó un impulso cultural y artístico sorprendente, y un bienestar soñado para su pueblo. Sin embargo, los intentos frustrados por conseguir descendencia lo perturbaban, hasta que el sufí Shaikh Salim Christi le predijo que llegaría el heredero. Dos años después del nacimiento de su primer hijo, Akbar cumplió la promesa hecha al sufí e inició la construcción de una mezquita y un palacio sobre la colina de Sikri, donde el santo vivía. Fue el primer paso hacia la ciudadela, que los nobles de la corte completaron construyendo sus casas en las cercanías. Poco después ya existía un poblado de 11 kilómetros de circunferencia, seis de los cuales estaban amurallados. En 1573, y con motivo de la conquista de Guyarat, Akbar bautizó al lugar Fatehpur, o "Ciudad de la Victoria".

Su extraordinaria arquitectura refleja la visión del que quizá fue el más grande de los mongoles, perteneciente a una dinastía medieval que durante doscientos años dominó el territorio, aunando las tradiciones hindú e islámica. Una serie de pabellones y patios rectangulares unidos entre sí, y agrupados en terrazas en la cima de Sikri, dibujan una obra tan bella como detallista. La puerta de acceso a sus entrañas sigue siendo la Naubat Khana, donde se anunciaba con redoblantes la entrada del emperador. Detrás de sus tres arcadas está el patio elegido para celebrar las famosas audiencias. Lo primero que sobresale son los 40 metros de altura de la Bulland Darwaza, la enorme puerta de entrada a Jama Masjid, la mezquita mayor,


Naubat Khana, la puerta de entrada donde se anunciaba con redoblantes la entrada del emperador a Fatehpur Sikri.

INDIA *Historia mongol*

La ciudadela del emperador

Testigo del esplendor del Imperio Mongol, la fastuosa ciudadela de Fatehpur Sikri vivió el apogeo durante casi dos décadas. Construida por el emperador Akbar, fue abandonada abruptamente a causa de una sequía. Hoy es un territorio fantasma, sólo visitado para la oración.

construida sobre el modelo de La Meca, y capaz de acoger a más de diez mil fieles. Integrado a otras salas y cuartos de piedra de arenisca roja (lo más llamativo junto a su diseño), el complejo sigue atesorando la calma que reinó tras sus muros.

LUGAR PARA TODOS El color no es poca cosa en Fatehpur Sikri. El rojo mate domina paredes, columnas, curvas y bordes de un bosquejo perfecto, que pese al saqueo de algunos adornos tras su abandono permanece intacto. Como la mayoría de los palacios indios de la época, su construcción albergó sitios dedicados exclusivamente a mujeres y a hombres. Para el público en general estaba la Diwan-i-Am, o Sala de Audiencia Pública, donde Akbar ocupaba un trono en el centro del pabellón, recibía al pueblo e impartía justicia. Su palacio privado constaba de varios edificios frente a un estanque, y en el primer piso tenía una biblioteca y una oficina, además de la Cámara Real Khawabgah (lugar de los sueños), con espectaculares pinturas persas y caligrafías musulmanas. Otras construcciones como la residencia de su madre, Mariam Makani, exhibían bellísimas pinturas. Los restos del santo Shaikh Salim Christi, muerto unos años después de la mudanza, se encuentran en una tumba revestida de mármol blanco, y aún es visitada por fieles que llevan ofrendas de flores e incienso, y nudos de lana para quienes buscan un hijo.

La más llamativa de las construcciones es el Panch Mahal, un pabellón de cinco plantas, con forma de templo budista, que culmina en una terraza sostenida por 176 columnas esculpidas. Este edificio estaba íntegramente dedicado a las mujeres, y era un lugar de descanso de las esposas de Akbar. Se cree que el Birbal Bhavan, un palacio cercano, perteneció a su cortesana hindú favorita, y que otras destacadas como Jodhai-Bai, madre de sus hijos, tenían lujosos palacios privados. Algunos relatos hablan de pasajes secretos que unían su habitación con el harén, donde habitaban cerca de 500 esposas.


El patio interior del Panch Mahal, el palacio de las esposas del emperador.

FUGACIDADES Como una expresión más de su poderío, Akbar creó su propia religión, amalgamando todos los credos de la época. Decía que se basaba en el principio de Sulh-i-Kul (paz para todos), y el término es consecuente con el retrato que muchos hacen de él. Algunos seguidores lo describieron como un soberano sabio y justo, que se rodeó de artistas e intelectuales de su tiempo para fortalecer el imperio. A pesar de que sus campañas militares fueron tan cruentas como cualquier otra en esos tiempos, se lo recuerda por su tolerancia, representada en sus múltiples esposas cristianas e hindúes. Sus intenciones místicas no prosperaron, pero ése no fue el motivo que llevó al emperador a instalarse al Norte de India: hacia 1587, diecisiete años más tarde de la majestuosa construcción, Fatehpur Sikri quedó desierta. Muchos historiadores coinciden en que el desalojo fue producto exclusivo de la naturaleza: la ciudad dependía de un gran lago que se extendía hacia el noroeste, hoy completamente seco. Otros afirman que las napas de agua se agotaron y que la supervivencia en el lugar se tornó una empresa imposible. Construida lejos de un río, los ingenieros de Akbar no lograron remediar los problemas de irrigación, y la ciudad debió ser abandonada.

En la actualidad, Fatehpur es un auténtico museo a cielo abierto, y a pesar de haber sido robados muchos de sus tesoros, conserva intacta su fineza. Rojiza y soberbia sobre la cima del Sikri, para acceder aún se utiliza la misma carretera que fuera trazada por el entonces gran mongol, el legendario Akbar.